

Fredagen den 18 september har DN Debatt publicerat en artikel undertecknad av DRF, NTF och Transport.

<http://www.dn.se/opinion/debatt/forbud-mot-dubbdack-hotar-trafiksakerheten-1.955430>

OBS: VID ANVÄNDNING AV MATERIALET MÅSTE KÄLLAN, DN DEBATT UPPGES.

”Förbud mot dubbdäck hotar trafiksäkerheten”

NTF, däckbranschen och Transport om det föreslagna dubbdäcksförbudet: Regeringen måste lyssna på de egna experterna. Dubbdäck är en viktig del av trafikens nollvision. Regeringen måste skrota tanken på ett dubbdäcksförbud – innan den första vinterhalkan sätter in. Förslaget bortser från att det är de allra minsta partiklarna som orsakar hälsoproblem och att en mycket liten del av dessa partiklar kommer från slitage på vägbanan. Osäkerheten kring partikelfrågan måste dessutom ställas mot de bevisat positiva effekter som dubbdäck har för trafiksäkerhet och framkomlighet. Ett dubbdäck kan vara skillnaden mellan liv och död även vid låga hastigheter, skriver företrädare för trafiksäkerhetsarbetet, däckföretagen och de anställda på däckverkstäderna.

Mitt i sommaren lade regeringen fram ett förslag för att begränsa användningen av dubbdäck. I korthet kan det sammanfattas i två punkter:

1. Regeringen vill åstadkomma renare och friskare luft genom att låta kommuner förbjuda dubbdäck på vissa gator och vägar.
2. Regeringen vill minska dubbdäckstiden med två veckor på våren (man vill flytta sista datum för byte till sommarhjul från den 1 maj till den 16 april).

Bakgrunden till förslaget är att dubbdäcken genom ökat vägsnitage, enligt regeringen, bidrar till att partiklar frigörs från vägbeläggningen för att sedan andas in av människor. Detta kan i sin tur kopplas till hjärt- och kärlsjukdomar och andra luftvägsrelaterade hälsoproblem.

Regeringsförslaget bortser dock från att det är de allra minsta partiklarna som orsakar dessa problem och att en mycket liten del av dessa partiklar kommer från slitage av vägbanan. Detta styrks av en utredning av SLB Analys (en enhet inom miljöövervakningen i Stockholms miljöförvaltning) som inte funnit något samband mellan slitagepartiklar och ökad dödlighet. Utöver storleken beror detta främst på att slitagepartiklarna är mekaniskt bildade och därför inte antas vara lika giftiga som till exempel avgaspartiklar.

Denna uppfattning delas även av Vägverket som konstaterar att slitagepartiklar sannolikt inte ger upphov till samma effekter som avgaspartiklar. Anledningen är enligt Vägverket att slitagepartiklarna har en annan sammansättning och inte tränger lika djupt ner i lungorna som avgaspartiklar.

Medan fördelarna med regeringens förslag är oklara är riskerna desto större. Både en geografisk och en tidsmässig begränsning av användningen av dubbdäck riskerar att få större negativa effekter på trafiksäkerheten än vad man först tänker sig.

Enligt lagen krävs vinterdäck mellan den 1 december och den 31 mars. Går regeringens tidsmässiga begränsning igenom skulle detta innebära att alla med dubbdäck skulle skifta dessa under två hektiska aprilveckor. Redan i dag är perioden kort och verkstäderna tvingas kalla in extra personal för att klara arbetstoppen.

Effekten av regeringens förslag blir med största säkerhet att verkstäderna försöker få kunderna att börja byta däck tidigare, vilket leder till minskad säkerhet i samband med plötsliga omslag till kallare väder. Dessutom kommer en större andel däckbyten att utföras av tillfälligt inkallad personal som saknar utbildning på området, vilket också ökar risken för trafikolyckor.

Det är mycket i regeringens förslag som känns ogenomtänkt och som ger intryck av överdriven brådska i handläggningen av ärendet. Denna misstanke förstärks av att regeringen så sent som hösten 2008 gav

Vägverket i uppdrag att ta fram en samlad lägesrapport om vinterdäck. Rapporten skulle belysa vidtagna åtgärder och kunskapsläget avseende en mängd viktiga aspekter såsom framkomlighet, trafiksäkerhet samt miljö- och hälsoperspektiv. Det övergripande ordet var helhetssyn. Allt skulle vara klart och presenterat före jul samma år.

Trots den korta tiden var Vägverkets slutsatser på vissa punkter entydiga. Enligt verket skulle ett dubbdäcksförbud i städerna medföra en minskning av dubbdäcksanvändningen från dagens 70 procent till mellan 40 och 50 procent.

I arbetet med rapporten lät Vägverket Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) särskilt studera om trafiksäkerhetseffekterna av en minskad dubbdäcksanvändning kunde kompenseras med bättre vinterväghållning. VTI:s slutsats var glasklar: "Den olycksökning som erhålles på det statliga vägnätet beroende på minskningar av dubbdäcksandelen från 70 procent till 50 eller 20 procent kan inte kompenseras med bättre väghållning".

VTI:s beräkningar fastslår att en minskning till 50 procents dubbdäcksanvändning på statens vägnät skulle öka antalet polisregistrerade personskadeolyckor med 56 olyckor per år. Antalet döda skulle öka med 1,8 personer per år och antalet svårt skadade med 13,1 personer. Vid en 20-procentig dubbdäcksanvändning skulle antalet olyckor öka med 140, antalet döda med 4,4 personer och antalet svårt skadade med 33 personer per år.

Vägverket är heller inte ensamt om att påvisa bristerna med regeringens förslag. Även myndigheten Vinnova är kritisk till regeringens underlag: "I lägesrapporten saknas helt en analys av förslagets genomförbarhet och konsekvenser kopplade till eventuell implementering. Föreliggande lägesrapport är mer att betrakta som ett underlag för ytterligare utredning".

Också statliga kommittén Regelrådet avstyrker: "Någon konsekvensutredning har inte upprättats och förslagets konsekvenser är inte heller på annat sätt tillräckligt utredda".

Vår gemensamma uppmaning till regeringen är att lyssna på de egna myndigheternas experter. I stället för att fatta beslut på lösa grunder borde man försäkra sig om att endast vidta åtgärder som verkligen leder till avsett resultat. Osäkerheten kring partikel frågan måste ställas mot de bevisat positiva effekter som dubbdäck har för trafiksäkerhet och framkomlighet.

Ett dubbat vinterdäck har i många kritiska situationer ett bättre väggrepp och en kortare bromssträcka än ett odubbat. Detta kan vara skillnaden mellan liv och död även vid låga hastigheter. Dubbdäck är en viktig del i arbetet för nollvisionen avseende antalet trafikdöda. Regeringen måste därför tänka om. Använd Vägverkets lägesrapport som ett underlag för en oberoende utredning, men skrota tanken på dubbdäcksförbud nu – helst innan den första vinterhalkan sätter in.

Anders Karpesjö

vd Däckspecialisternas Riksförbund

Jan Sandberg

vd NTF, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande

Lars Lindgren

förbundsordförande Svenska Transportarbetareförbundet